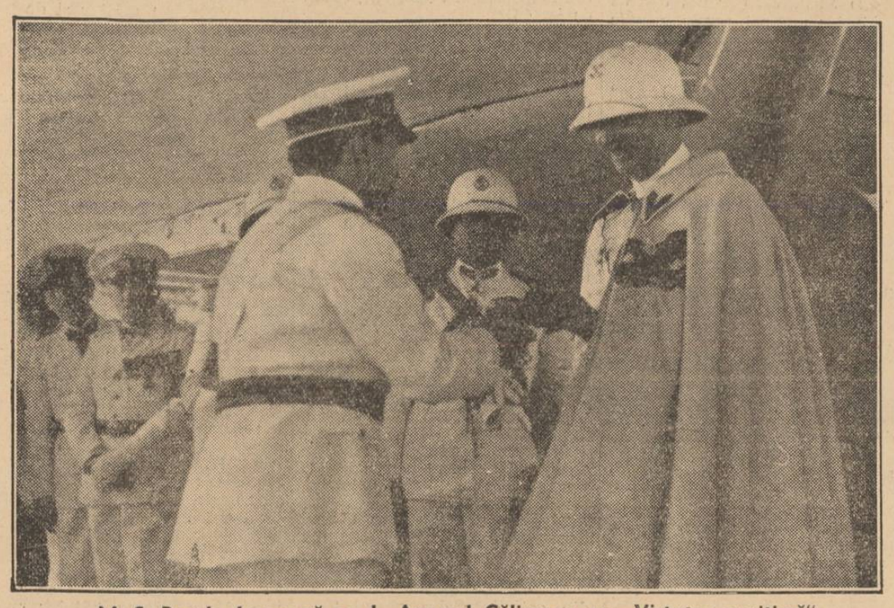
Sărbătoarea marinei, la Constanța

Au luat parte M. S. Regele și Marele Voevod Mihai. — Măria Sa Mihai înscris în cadrele marinei, ca aspirant. — Asistența. — Slujba religioasă. — Punerea pietrei fundamentale a portului Tașaul. — Cuvântările. — Serbările nautice de după amiază



M. S. Regele decorează pe d. Armand Călinescu cu „Virtutea maritimă"

Constanța, 15 August

Marina și navigatorii au prăznuit azi, în dângănit de clopote, fanfare și bubuituri de tun, pe ocrotitoarea lor, Sfânta Fecioară Maria, căreia îi înalță, din toată inima, un duios imn de slavă și mulțumire.

Constănțenii, credincioși tradiției, și-au învestmântat casele în decor de sărbătoare. Pretutindeni, steaguri, covoare naționale, verdeață, flori și portretele M. S. Regelui Carol II și Marelui Voevod Alba-Iulia.

Tineri dobrogeni, veniți în mare număr în oraș, spre a participa la alergările de cai de după amiază, se coboară spre mare și iau loc alături de constănțeni, pe faleza arcuită a portului, de pe înălțimea căreia privirea se rătăcește pe mare, liberă până la orizont.

Vremea ploioasă din ultimele zile, urmată de un vânt puternic, care se încăpățânează să bată cu furie, răscolind adâncurile mării, n'a fost o piedică pentru miile de vizitatori, cari iubesc marea și sunt atrași de farmecele ei. Altă dată, când soarele fierbinte încălzea, ca un cuptor, nisipul auriu al plăjilor și iarba mătăsoasă a parcurilor, cei cari nu găseau loc de odihnă la hoteluri, pline totuși și în acest an, nu pregeteau să-și facă culcușul de o noapte pe nisip, sau prin boschete, dovedind câtă atracție are pentru suflarea românească această mare și înălțătoarea sărbătoare a marinei românești.

Priveliști din port

Portul, în care la tot pasul fâlfâie în bătaia vântului, steagurile tricolore, vibrează de entuziasmul mulțimei, strânse pe cheiuri. Freamătul acestei mulțimi se aude până departe în oraș, mărturisind celor cari coboară în port, ca să îngroașe rândurile privitorilor, că acolo vomânul își prăznuește marea sărbătoare a marinei sale.

Cheiurile sunt populate de mii și mii de oameni. Massa compactă de privitori este dominată de mărețul edificiu al gării maritime, decorat ca pentru regeasca vizită. Pe uriașul ei catarg fâlfâie un mare tricolor, simbol al trainicei și indestructibilei stăpâniri românești pe aceste locuri, în care dorm îngropate vestigiile trecutului și hrisoavele grăitoare de dreptate ale strămoșilor noștri Romani, cuceritori neînfricați, civilizatori de popoare barbare și ctitori de mărețe monumente și trainice cetăți de pavăză împotriva năvălitorilor. Vasele comerciale din port, de toate gintile, trăesc și ele entuziasmul majestos al zilei serbărilor. Toate au arborat marele pavoaz, iar comandanții și echipajele au îmbrăcat hainele de ceremonie, cinstind, cu demnitate marinărească, o serbare a camarazilor lor români.

Dealungul cheiului danei militare și al danei Molului nou, unde se va desfășura serbarea, vasele noastre de război, printre cari se vede nava-bază „Constanța", stau sub ancoră, în careu, așteptând trenul regal, pe Majestatea Sa Regele și Marele Voevod de Alba Iulia.

Carapacea de oțel a fiecărei unități militare strălucește în bătaia soarelui, iar alămăria ae pe punte trimite pe cheiuri răsfrângeri de raze aurii. Alături de nava-bază, în coasta ei, submarinul „Delfinul", cetaceul de oțel, se leagănă în voia unduirilor dulci de valuri, cari sunt aduse de curent până la bazinul de manevră al portului.

Cu toată vremea rea, submarinul va ieși după amiază în larg, spre a simula un atac împotriva postalului „Dacia".

In mijlocul careului stau ancorate yachturile: „Crai Nou", „Crăiță", „Hoinar", „Tuta Noe", „Drys", „Guzi-Gazi" și „Flame", care au arborat și ele marele pavoaz.

Monștrii de oțel, străjuitori ai țărmului românesc, față de orice pericol venit pe calea apei, găzduesc pe borduri plutoanele de onoare ale marinarilor, îmbrăcați într'o admirabilă ținută de festivitate.

Deodată, un freamăt își croește drum prin mulțime și atmosferă. Din gurile tunurilor au pornit salve, care anunță intrarea în port a trenului regal cu M. S. Regele și Marele Voevod Mihai.

Yachtul regal „Luceafărul" arborează imediat marca regală și marca de comodor al I. C. R. R. Trenul regal își face drum spre escadră, în uralele necontenite ale mulțimii, căreia M. S. Regele îi răspunde printr'un continuu salut.

In bazinul de manevră, formând un careu, se găsesc acostate unitățile marinei regale, având în mijloc yachtul regal „Luceafărul", pe care membrii guvernului, în frunte cu d. prim ministru Armand Călinescu, așteaptă sosirea M. S. Regelui.

Sosirea Suveranului

La ora 9, tunurile unui distrugător din radă încep să bubuie, pe când spre port se îndreaptă, încet, trenul regal. Din el coboară M. S. Regele Carol II și Măria Sa Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia, urmați de suită.

Primarul Constanței, d. general Teodor Nicolau, a întâmpinat pe M. S. Regele cu tradiționala pâine și sare, urându-I bun venit. Muzica militară a marinei cântă Imnul Regal, iar compania de onoare și un detașament de străjeri-marinari dau onorul. Marinarii depe unități, înșiruiți în uniformele lor albe, izbucnesc în urale, odată cu publicul depe chei.

După ce d. amiral Bărbuneanu, comandantul marinei regale, dă raportul, M. S. Regele trece în revistă compania de onoare și detașamentele de străjeri-marinari, apoi se urcă pe bordul yachtului regal „Luceafărul".

Pe bordul distrugătorului „Regina Maria"

In acest timp, Marele Voevod de Alba Iulia, însoțit de d-nii amiral Schmidt, comandantul litoralului maritim și colonel Dămăceanu, adjutant regal, se îndreaptă spre distrugătorul „Regina Maria", unde se desfășoară solemnitatea înscrierii Marelui Voevod Mihai, ca aspirant în cadrele marinei, făcând parte din statul major al distrugătorului.

D. comandor Panteli Gheorghe, comandantul escadrei de distrugătoare, dă raportul Marelui Voevod, iar d. amiral Schmidt citește raportul d-lui ministru al aerului și marinei și Inaltul decret prin care Marele Voevod Mihai e repartizat în cadrele marinei militare de război.

Raportul d-lui ministru al marinei

„Sire,

Măria Sa, Marele Voevod de Alba Iulia s'a distins prin temperamentul unui distins marinar, cu ocazia tempestei pe care a întâmpinat-o în zilele de 4, 5 și 6 Ianuarie 1938, aflându-Se îmbarcat la bordul distrugătorului Majestății Voastre, „Regina Maria". In nenumărate ocaziuni, Măria Sa a arătat o deosebită dragoste marinei regale, de care este legat atavic și prin instinct. Pentru acest motiv, am onoare a supune Inaltei aprobări a Majestății Voastre alăturatul Inalt decret, prin care Marele Voevod Mihai se înscrie în cadrele ofițerilor activi ai marinei regale cu gradul de aspirant și vechimea din 25 Octombrie 1937, repartizându-Se la depozitele maritime de echipaje și materiale, în statul major al distrugătorului Majestății Voastre, „Regina Maria".

Sunt cu cel mai profund respect, Sire, al Majestății Voastre prea plecat și prea supus servitor".

Ministru al aerului și marinei,
general adjutant,
PAUL TEODORESCU

A urmat citirea decretului, pe care l-am publicat în numărul de ieri al ziarului nostru.

Ordinul de zi al distrugătorului „Regina Maria"

D. comandor Măcelaru, comandantul distrugătorului „Regina Maria", citește următorul ordin de zi:

„In virtutea Inaltului Decret Regal n-rul 3025 și în baza art. 15 din regulamentul provizoriu al serviciului la bordul bastimentelor, prezentându-se la bord aspirantul de marină, Marele Voevod Mihai de Alba Iulia, se repartizează ca ajutor al ofițerului cu navigația și comandant al divizionului I. Ofițerul secund va fixa posturile ofițerului în diferite roluri. Insărcinatul administrativ îl va înscrie în controalele navei".

Comandantul navei Majestății Voastre „Regina Maria", comandor
MACELARU HORIA

Slujba religioasă de pe yachtul „Luceafărul"

Pe yachtul „Luceafărul", un sobor de preoți în frunte cu PP. SS. Partenie Ciopron, episcopul armatei, Gherontie, episcopul Tomisului, preot Georgescu, confesorul garnizoanei București, preot Ilie Deleanu, confesorul garnizoanei Constanța și diaconiei episcopiei Constaanța, a oficiat un serviciu religios pentru pomenirea marinarilor căzuți eroic la datorie.

Răspunsurile religioase au fost date de corul episcopiei.

Pe vordul vaselor militare din careu se citește pomelnicul eroilor.

O lovitură de tun anunță apoi momentul când Suveranul dă semnalul pentru aruncarea în mare a unei superbe jerbe de flori. In timpul acesta, pe albastrul cerului, se zăresc evoluând trei avioane în formație, omagiul aviației pentru cei dispăruți în valuri.

DISCURSUL D-LUI VICE-AMIRAL BĂRBUNEANU, COMANDANTUL FORȚELOR MARITIME

MAJESTATE,

Primii noștri marinari, cari navigau pe întinsul apelor, departe din țară, au început timid, acum 37 ani, să sărbătorească la 15 August pe Sfânta Maria, ca să-i ocrotească de primejdiile prin care treceau și să-l îmbărbăteze în lupta lor cu apele. Mai târziu ziua de 15 August a cupris sufletul tuturor marinarilor și a devenit o tradiție oficială, din an în an cu mai multă amploare, prin participarea chiar a Augustilor Membri ai Familiei Regale.

Incepând din anul 1930, Majestatea Voastră a făcut să se știe pe toate plaiurile României Mari că Suveranul Țării se află în fiecare an, la 15 August, în mijlocul marinarilor Săi, pentru proslăvirea celor care s'au jertfit pe Dunăre, pe Mare, pe uscat și în aer, pentru apărarea patrimoniului național și să rostească acele pilduitoare cuvinte regale, pline de avânt și înțelepciune, pentru înălțarea Marinei.

Astăzi am îndeplinit aceiași pioasă datorie pentru preamărirea sufletelor celor 370 marinari, 17 ofițeri, 13 maeștri și subofițeri și 320 sergenți, caporali și soldați, al căror exemplu de sacrificiu constitue o veșnică amintire și o sfântă pildă pentru generațiile de marinari de acum și de mai înainte.

In semn de adâncă recunoștință pentru mărețele lor fapte am presărat cu flori mormintele lor pe apă, cu cea mai evlavioasă dragoste și profund respect, stabilind legătura între cei care și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă.

Majestate,

Anul acesta un important eveniment în istoria țării noastre a dominat sufletele tuturor românilor. In toate domeniile de activitate ale Țării s'au comemorat o sută de ani dela nașterea Regelui Carol I și s'au preamărit viața și înfăptuirile sale.

Acestui mare și luminat Domnitor se datorește îndrumarea poporului în direcția exploatării căilor de comunicație pe apă, și tot avântul maritim, stabilindu-se suveranitatea României mai întâi pe Dunăre și apoi pe mare.

O strânsă legătură între Domnitorul Carol I si marina embrionară a fost chiar dela urcarea sa pe Tron. Atunci țara avea un singur vas cu aburi, avizoul, „România", de care domnitorul s'a servit ani deandându-le în călătoriile sale pe Dunăre, spre a inspecta județele limitrofe, de oarece căile de comunicație pe uscat erau sau inexistente sau foarte greoaie. Acest mijloc de comunicație lesnicios și rapid, a condus pe domnitor să împună guvernului procurarea unui vas mai rapid potrivit împrejurărilor și astfel, cu începere din anul 1869, iahtul „Ștefan cel Mare" înlocuește pe „România" în numeroasele deplasări ale suveranului pe Dunăre. Din acestea, de remarcat este călătoria domnitorului, în August 1869, dela Oltenița la Sulina, unde el se îmbarcă pe vaporul „Taurida", spre a merge în Crimeia să viziteze curtea imperială rusă; apoi la finele lunii trece Porțile de Fier ducându-se în Germania la Augustii săi părinți, iar în Februarie 1872 iahtul transportă pe Doamna Elisabeta până la Budapesta.

Pentru a da o desvoltare mai mare flotilei noastre, domnitorul Carol I face să se comande în Franța canoniera „Fulgerul", care în 1872 constitue o divizie navală, cu „România" și „Ștefan cel Mare" și împreună vizitează porturile turcești Tulcea și Sulina, unde se schimbă vizitele protocolare cu autoritățile locale

Prin această întreprindere, mica flotilă românească se afirmă ca o forță navală cu aceleași drepturi ca și navele străine și implicit suveranitatea Principatelor Române era recunoscută de autoritățile turcești.

După războiul dela 1878, când marinarii s'au afirmat sub ochii Domnitorului ca buni artileriști la bateriile dela Calafat, ca buni manevrieri în atacul monitorului turcesc scufundat pe brațul Măcinului de șalupa „Rândunica" și în facerea podurilor peste Dunăre, România devenind o țară maritimă, Regele Carol I a impus să se construiască nave de mare, care să apere litoralul maritim și interesele noastre pe apă; iar când, în 1881, Austro-Ungaria pretindea, sub forma necesității unui regulament de poliție pe Dunăre, să-și aroge drepturi care loveau în libertatea și suveranitatea țării noastre, Regele Carol I, în mesajul de deschidere a Corpurilor leguitoare, spunea între altele: „Această încredințare ne impune astăzi datoria de a nu primi combinații al căror rezultat ar fi abandonarea navigației dela Porțile de Fier la Galați, acțiunii preponderente a unei singure puteri".

Ca urmare a acestui adevăr s'au luat imediat măsuri pentru creiarea unei flote de poliție pe Dunăre și de procurarea navelor mai importante la Mare.

Astfel, între anii 1882 și 1888 sosesc pe rând, dela diferite șantiere din străinătate, cinci șalupe de poliție, două torpiloare mici de Dunăre, bricul „Mircea", șalupele canoniere „Prahova", „Opanez" și „Smârdan", canonierele „Grivița", „Alexandru cel Bun", „Bistrița", „Oltul" și „Siretul", torpiloarele „Zborul", „Zmeul" și „Năluca", crucișetorul „Elisabeta" și șalupele de atac „Argeș", „Vedea", „Trotuș" și „Teleorman".

Toate aceste nave constituiau în acele timpuri pentru România o forță apreciabilă, cu care putea să-și afirme drepturile în libera desvoltare a intereselor sale de apă.

După o perioadă de stagnare în construcția navelor de război, în care timp Regele Carol I era preocupat și de creiarea unei flote comerciale și de construcția portului Constanța, unde se întrebuința sume însemnate, în anul 1905 îndeamnă guvernul să acorde creditele necesare pentru construirea unei flotile moderne de Dunăre și astfel iau ființă cele patru monitoare și opt vedete fluviale, ca să coopereze cu armata de uscat la apărarea frontierei noastre pe apă și a gurilor Dunării.

In urma evenimentelor din 1913, când din lipsa de apărare la mare vapoarele noastre comerciale au fost retrase în Dunăre, Regele Carol I, cu spiritul său clarvăzător, a determinat construcția a patru distrugătoare în Italia, care în urma evenimentelor survenite au fost rechiziționate de guvernul italian.

Dar Regele Carol I era preocupat totdeauna și de pregătirea de luptă a unităților navale, venind în mijlocul marinarilor, fie pentru a asista la manevre, fie pentru a inspecta unele unități, sau trimițând pe miniștrii săi de război, sau chiar pe primul său ministru.

Gândul său de a întări Marina era, natural, îndreptat și în pregătirea personalului ofițeresc, despre care era convins că acesta nu se improvizează și că trebue să fie înzestrat cu o cultură solidă. In acest scop a dispus să se trimeată elemente tinere în școlile de marină din Franța, Italia, Austro-Ungaria și Germania și când se prezenta ocazia se interesa chiar singur de acești tineri.

Personal păstrez o neștearsă și pioasă recunoștință Marelui Ctitor al Marinei. Regelui Carol I, care mi-a îndreptat pașii spre cariera de marinar și m'a îmbărbătat cu cuvinte părintești, în Februarie 1901, când a vizitat Academia de marină din Fiume.

Regele Carol I a pus bazele marinei, despre care avea concepția că fiecare neam se reazimă pe mare, cum fiecare copac pe rădăcinile lui.

Marina regală are acum prilejul, în fața Majestății Voastre, să-și arate admirația și nețărmurita iubire Aceluia care, în timpul Domniei Sale, încărcat de marile griji ale țării, a găsit totuși timp să și fie un mare protector. Amintirea Lui a rămas neștearsă printre noi și dragostea ce i-am purtat-o o arătăm astăzi prin cel mai neclintit devotament pentru Dinasie.

După războiul de întregirea neamului, când paza frontierelor maritime, încredințată unui aliat, fusese abandonată, marina regală, sub Inaltul comandament al Majestății Voastre, în calitate de Prinț Moștenitor și sub Domnia Regelui Ferdinand, își ia repede avânt; iar când Majestatea Voastră a fost hărăzit de Atotputernicul cu conducerea destinelor acestui neam, o eră nouă a început pentru marina noastră ca și pentru toate tărâmurile țării.

Noulle construcții înfăptuite și cele care se înfăptuesc în ritm accelerat, sunt consecința descătușerii ei prin înființarea ministerului aerului și marinei și instituirea fondului național, care-i dau independență financiară și liberă desvoltare.

Aceste înfăptuiri așa de rodnice ale înaltului gând al Majestății Voastre, ca și înalta atențiune arătată la manevrele trecute, când pentru prima oară marina regală s'a afirmat cu drepturile ei de a conlucra împreună cu armata de uscat, se datoresc grijii neîncetate pe care Majestatea Voastră o are totdeauna față de această armată de apă și pentru care marinarii Vă aduc prinosul lor de adâncă recunoștință și neîncetat devotament.

Să trăiți Majestate! Să trăiască Aspirantul Mihai, Mare Voevod de Alba Iulia! (Ovațiuni).

Decernarea decorațiilor

M. S. Regele se urcă apoi pe bordul distrugătorului „Regina Maria", unde se găsesc adunați noui decorați cu „Virtutea Maritimă", spre a le înmâna decorațiile.

Au fost distinse persoanele de mai jos în următoarele categorii:

NAVIGANȚI

Negru Nicolae, contra amiral retr.; Bucholtzer Corneliu, contra amiral rez.; Sion Alfons, comandor rez.; Popovici Grigore, comandor; Stoianovici Alez. căpitan comandor; Bărdescu A. Nicolae, căpitan comandor; Săvulescu Eugeniu, locot. comandor; Biberi Constantin, locot. comandor retr; Ghezzo Eduard, căpitan; Chiper Stoian maestru militar cl. I; Dűngher Rudolf, maestru militar cl. II; Ceptu Vasile, caporal; Dulepa Victor, marinar; Ivanov Niculae, marinar; Torlog Marn, marinar; Lorentz Grigore, marinar; Eufrosina Caranfil; Ștefănescu A. inginer; Păun Vasile, agent principal maritim; Pleșu Gheorghe, ofițer secund; Giulea Gheorghe, șef mecanic; Voica Toma Constantin, șef de echipaj; Luca Gheorghe, șef de echipaj; Roman Dumitru, timonier; Mihail Vasile, matelot; Pufu Gheorghe, căpitan principal fluvial; Lungu Gheorghe, căpitan comandant fluvial; Gheorghe Gheorghe căpitan comandant fluvial pens.; Dănilă Ioan, mecanic principal; Teodor Mihail, mecanic principal pens.; Tofan Vasile, mecanic principal pens.; Găină Ioan, pilot șef fluvial; Cioară Constantin, pilot șef fluvial pens.; Trăilescu Mihail, pilot șef fluvial pens.; Tache Alexe, cârmaciu fluvial; Mitrovici Ioan, cârmaci fluvial pens.; Popescu Petre, căpitan maritim; Tudor Tănase, căpitan principal de vas; Balotă Nicolae, căpitan de lungă cursă.

NENAVIGANȚI

Armand Călnescu, Președintele Consiliului de Miniștri; Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei; Victor Slăvescu, ministrul înzestrării armatei; Mihail Ghelmegeanu, ministrul lucrărilor publice; Eugen Titeanu, subsecretar de stat al presei și propagandei; Panaitescu Vasile, general doctor; Dașcovici Nicolae, secretar general al ministerului educației naționale; Teofil Sidorovici, comandantul Străjii Țării; Lupu Gh. Alexandru, general ing. de rezervă; Pandele Constandin, director în ministerul de finanțe; Constantinescu C. inginer U. D. R.; Moruzov Mihail, funcționar superior M. A. M.; Henri August, director în ministerul de justiție; Azvadurov Calus, avocat, Cetatea Albă; Pavlid Nicolae, locot. col.; Zenovei Popovici, preot; Capato Achileia, armator; Daniel M. Oton, inginer armator; Daniel M. Gheorghe armator de vase comerciale; Filipescu Mihail, armator de vase comerciale; Filipescu Mihail, agent, Constanța; Tănăsescu Teodor.

Ofițerii de pe bordul distrugătorului „Regina Maria" prezentați Marelui Voevod Mihai

La Tașaul

La ora 11, M. S. Regele, Marele Voevod Mihai, membrii guvernului și suita au plecat în automobile la portul Tașaul, unde, după slujba religioasă, Suveranul a pus piatra fundamentală a noului port.

Cuvântarea d-lui general adjutant Paul Teodorescu, ministrul aerului și marinei

SIRE,

Portul Constanța, conceput pentru satisfacerea nevoilor României de acum 50 ani, s'a dovedit cu totul neîndestulător pentru nevoile economice și militare ale României de astăzi.

Chiar dacă traficul comercial ar mai putea fi satisfăcut încă câtva timp, Marina regală nu va avea niciodată posibilitatea de a găsi la Constanța baza navală care să-i asigure existența.

In situația de astăzi de abia are loc. Ea trăește într'o promiscuitate de nedescris, alături de vasele comerciale naționale sau străine, fără nici o așezare statornică, plimbându-se dela o dană la alta, pentru a face loc vaselor care sosesc sau care pleacă.

Pentru a ești din acest impas, două soluții s'au prezentat:

Mărirea portului Constanța, sau creiarea unui alt port.

Examinând această problemă mai de aproape, s'a constatat că prima soluție ar fi costat cât și a doua, fără ca totusi să se fi putut obține toate condițiile unui nou port.

Proectele acestor două soluții sunt prezentate Majestății Voastre, cu ocazia vizitei ce a făcut-o la Constanța imediat după Restaurație. Majestatea Voastră a răspuns hotărît: „Nu mărirea Constanței, ci un alt port".

Studii numeroase s'au întreprins pentru alegerea locului cel mai proprice, care să dea și deplină satisfacție atât desvoltării viitoare a vieții noastre economice, cât și desvoltării Marinei.

După enunțarea multor păreri, care au oscilat în alegerea locului, între Mangalia și lacul Razelm, s'a căzut de acord atât de noi, cât și de străinii chemați să-și dea avizul, amiralul englez Henderson și inginerul francez Wattier, că cea mai bună așezare o oferă lacul Tașaul.

Ani mulți s'au mai scurs de atunci și la lucru nu se mai trecea, ceeace a determinat pe Majestatea Voastră, care a acordat totdeauna o deosebită importanță acestei utile realizări, să se exprime la Ziua Marinei din 1933 în termenii următori: „Prima parte este acea faimoasă chestiune care trenează de câțiva ani de zile și pe care cred că guvernul Meu își va da toate silințele spre a o relua și duce la bun sfârșit, este chestiunea bazei navale, bază fără de care Marina Noastră nu poate să trăiască".

Punerea în aplicare a dorinței atât de arzătoare a Majestății Voastre a găsit un puternic sprijin în predecesorul meu, fostul ministru al aerului și marinei, d. Irimescu, care afectează suma de 150 milioane lei.

Dar nu este mai puțin adevărat că imboldul a venit dela Majestatea Voastră, că realizarea acestui port va fi datorită numai Majestății Voastre. De aceia și îndrăzni să rog cu profund respect pe Majestatea Voastră de a-mi îngădui să emit ideia ca viitorul port să se numească „Carol II".

Lucrările au început în Mai 1938. Terminarea lor este în funcție de fondurile ce se vor afecta; în nici un caz nu înainte de trei ani.

Realizarea portului, care va măsura în mărime 2590 hectare, față de 74 hectare ale Constanței, este concepută în trei faze: a) Facerea anteportului, prin construcția digului de Nord și de Sud; b) Tăerea istmului și intrarea în lac printr'un canal navigabil; c) Construcția cheiurilor și navigabilitatea întregei suprafețe a lacului.

Concomitent cu această ultimă fază va avea loc echiparea țărmurilor cu tot ce este infrastructură: clădiri de tot felul, depozite, ateliere, comandamente, școli etc.

Până în prezent, din cauza fondurilor restrânse, în total 400 milioane, s'a realizat: utilajul necesar unei asemenea construcții (macarale, dragi, vagoane), s'a făcut amenajarea de cariere, s'au executat 32 kilometri de cale ferată și 12 kilometri de șosea pentru aducerea materialelor, s'au construit clădiri pentru personalul de conducere și lucrători, s'au întins diguri în lungime totală de 602 metri, care reprezintă un cubaj de circa 140 mii metri cubi piatră. Aceste diguri, care formează lucrarea principală a fazei întâi, se vor dubla ca lungime până la sfârșitul anului.

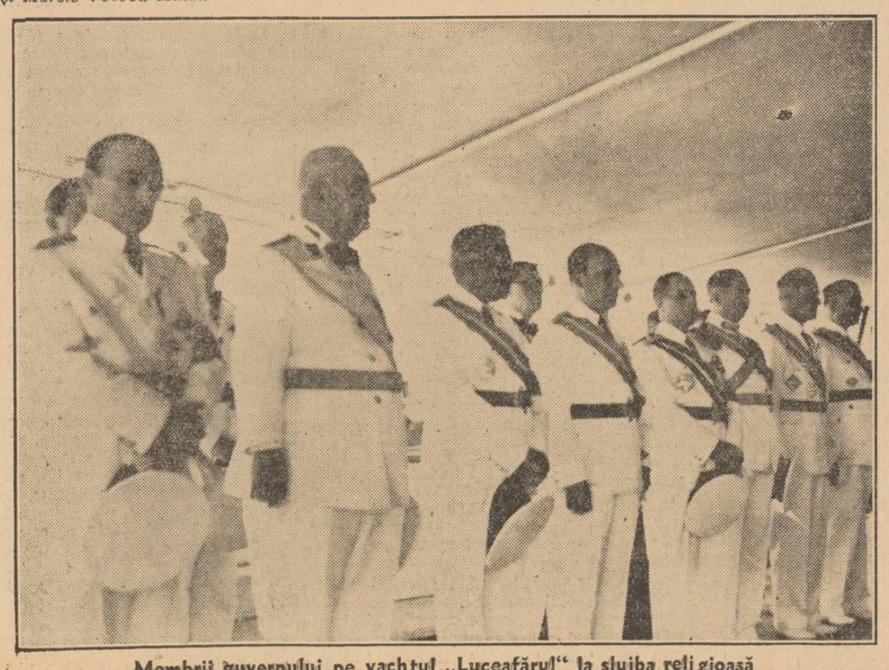
Astăzi se pune piatra fundamentală, al cărei act are cuprinsul următor:

NOI CAROL II
Prin grația lui Dumnezeu și Voința Națională
REGE AL ROMANIEI

In anul mântuirii 1939 în a 15-a zi a lunei August, în prezența Marelui Voevod Mihai de Alba Iulia, Moștenitorul Tronului și a marilor demnitari ai Statului, președinte al consiliului de miniștri fiind domnul Armand Călinescu, iar ministru al aerului și marinei fiind d. general adjutant Paul Teodorescu, am pus piatra fundamentală a digului menit să apere de valurile mării portul Tașaul, în care vor găsi adăpost atât vasele marinei Mele Regale cât și cele ale marinei comerciale.

Fie ca această importantă lucrare, ce se execută de ingineri români, sub conducerea direcțiunii generale a porturilor și căilor de comunicațe pe apă, să ajute la o cât mai repede desvoltare a scumpei Mele Marine.

(Continuare in pag. 6-a)



Membrii guvernului pe yachtul „Luceafărul" la slujba religioasă

Distrugătoarele „Regina Maria" și „Mărăști"